

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0169/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 09.06.2021
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Erneuerung von Bushaltestellen 2021; hier: Erläuterungen zur Barrierefreiheit		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
17.06.2021	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
X			

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
X			

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
X			

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

	vollständig
	überwiegend (50% - 99%)
	teilweise (1% - 49 %)
	nicht
X	nicht bekannt

Es handelt sich lediglich um eine Klarstellung zur Vorlage „Erneuerung von Bushaltestellen 2021“ vom 20.05.2021. Daher hat diese Vorlage keine Klimarelevanz.

Erläuterungen:

Anlass

In der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 20.05.2021 wurde die Vorlage „Erneuerung von Bushaltestellen 2021“ beraten und nach Diskussion einstimmig mit dem Zusatz beschlossen: *„Die Verwaltung wird zudem kurzfristig beauftragt, zeitnah eine Bewertung der Barrierefreiheit der erneuerten Haltestellen vorzulegen. Falls diese nicht gegeben ist sollen Maßnahmen aufgezeigt werden, wie diese im Sinne des PBefG eingerichtet werden kann.“*

Erläuterungen

Die Erneuerung der Fahrbahn in Fließbeton ist in 2021 an folgenden Bushaltestellen vorgesehen:

1. „Siegel“ stadtauswärts, Monschauer Straße
2. „Fuchserde“ stadtauswärts, Kornelimünsterweg
3. „Schönauer Friede“ stadtauswärts, Roermonder Straße (Richterich)

Diese Erneuerung erfolgt aus dem Programm **„Erneuerung von Bushaltestellen“** heraus. Es wurde aufgelegt, da aufgrund hoher Radlasten und großer Schubkräfte bei Brems- und Anfahrvorgängen der Linienbusse diese die Fahrbahnflächen im Bereich von Bushaltestellen in besonderen Maßen beanspruchen. Dadurch entstehen häufig Fahrbahnschäden an den Haltestellen, z.B. tiefe Spurrillen. Es ist daher eine fortlaufende Sanierung von betroffenen Fahrbahnflächen erforderlich. Solche Maßnahmen werden nach Dringlichkeit mit Hilfe des PSP-Elements „Erneuerung von Bushaltestellen“ umgesetzt. Hierfür stehen jährlich Mittel in Höhe von 100.000 EUR im Haushalt zur Verfügung. Der Fokus des Programms liegt auf der schnellen Behebung bautechnischer Defizite im Fahrbahnbereich und beinhaltet meistens keine darüber hinausgehende Ausbauplanung zur Herstellung vollständiger Barrierefreiheit.

Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen

Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) werden weitreichende Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖPNV formuliert: "Im Rahmen der Nahverkehrsplanung ist bis zum 01.01.2022 das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit für die Nutzung des ÖPNV zu erreichen". Unter "vollständiger Barrierefreiheit" werden hier in Anlehnung an die Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) des Bundes alle Vorkehrungen verstanden, die behinderten und mobilitätseingeschränkten Personen die selbstbestimmte Nutzung des ÖPNV ermöglichen.

Bei der barrierefreien Gestaltung von Haltestellen sind die baulichen Anlagen für alle gemäß den Qualitätsanforderungen im aktuellen Nahverkehrsplan, 2. Fortschreibung 2015, auszubauen (z.B. ausreichender Bordsteinhöhe von 16 cm, zulässige Quer- und Längsneigung, Material und Ausstattung). Die Umsetzung des „Zwei-Sinne-Prinzips“ (Ansprache von mindestens zwei der drei Sinne Hören, Sehen und Tasten) ist konsequent einzuhalten. Gemäß Gesetz kann von diesen Standards im Nahverkehrsplan in konkret benannten und begründeten Ausnahmen abgewichen werden, z.B. bei geringer Nutzung oder in einer Umgebung, in der der barrierefreie Ausbau nicht zielführend ist.

Sachstand

1. „Siegel“ stadtauswärts, Monschauer Straße:

Die Haltestelle ist derzeit nicht barrierefrei ausgebaut: Die vorhandene Bordsteinhöhe beträgt 11 cm. Es sind kein Bussonderbordstein und keine taktilen Leitelemente vorhanden. Hinter der Wartefläche verläuft ein getrennter Rad- und Gehweg. Die Fahrbahnfläche in Haltestellenbereich weist deutliche bauliche Mängel auf, die zu erheblichen Einbußen beim Fahrkomfort für die Fahrgäste führt.

Die Dringlichkeit zum barrierefreien Ausbau dieser Haltestelle wurde auf eine mittlere Dringlichkeit eingestuft.

Im Rahmen der Erneuerungsmaßnahme, die der Mobilitätsausschuss in seiner letzten Sitzung beschloss, ist lediglich geplant, die Fahrbahnoberfläche aus Verbund-Betonpflaster gegen Beton auszutauschen. Bei einem komplett barrierefreien Ausbau mit Bussonderbordstein müssten für die Höhenanpassung ein größerer Teil der Nebenanlagen aufgenommen und neu angelegt werden. Grundsätzlich wären dann die vorhandenen Maße des Rad- und Gehweges sowie die Breite der Wartefläche zu überprüfen und sehr wahrscheinlich anzupassen. Diese Planungsüberlegungen, die sich zumindest in diesem Kreuzungsbereich auf die gesamte Führung von MIV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr auswirken kann, bedürfen einen längeren Planungsprozess und sind daher bei der barrierefreien Ausbauplanung für den barrierefreien Ausbau vorgesehen. Gemäß Priorisierung und aufgrund der begrenzten personellen Ressourcen wird die Verwaltung diese Planung erst in ca. 5 Jahren starten können. Der Komplett-Ausbau soll dann zur Förderung (90 % der Baukosten) angemeldet werden.

Der nun vorgesehene Umbau der Fahrbahnoberfläche im Haltestellenbereich ist allerdings aus Sicht des Fahrgastes und der ASEAG so vorteilhaft, dass er vorgezogen erfolgt. Mit der barrierefreien Überplanung wird angestrebt, diese Fahrbahnoberfläche erhalten zu können.

2. „Fuchserde“ stadtauswärts, Kornelimünsterweg:

An der Haltestelle „Fuchserde“ soll hinter der derzeitigen Endhaltestelle der Linie 33 eine weitere Haltestellenposition für die Linie 21 angelegt werden. Heute endet jede zweite Fahrt der Linie 21 in Lintert und jede zweite Fahrt bereits an der Haltestelle „Vinzenzplatz“ in der Karl-Marx-Allee. Diese letztgenannten Fahrten sollen - sobald die neue Haltestelle zur Verfügung steht - bis zur Haltestelle „Fuchserde“ verlängert werden und die vorhandene Wendeanlage dort genutzt werden. Dadurch wird die Erschließung des Wohngebietes Fuchserde verbessert, wie im Zielkonzept 2018 des Nahverkehrsplanes vorgesehen.

Es ist geplant, die Haltefläche in Beton anzulegen und ein Busbord einzubauen. Ein leeres Baumfeld wird entfernt. Taktile Leitelemente sollen erst zusammen mit dem barrierefreien Ausbau der vorhandenen Haltestelle „Fuchserde“ der Linie 33 eingebaut werden, weil auch hier für den komplett barrierefreien Ausbau ein größerer Teil der Nebenanlagen neu angelegt werden müssten. Hierfür wird derzeit die Ausbauplanung für den Finanzierungsantrag erarbeitet. Die Umsetzung wird frühestens in 2022, nach Bewilligung des oben genannten Förderantrages, erfolgen.

3. „Schönauer Friede“ stadtauswärts, Roermonder Straße (Richterich):

Es ist ein Fahrgastunterstand aber kein Bussonderbord und keine taktilen Leitelemente vorhanden. Die Bordsteinhöhe beträgt 15 cm. Es handelt sich um eine Haltestelle der mittleren Dringlichkeit in

Bezug auf die Barrierefreiheit und mit großem Sanierungsbedarf hinsichtlich der Fahrbahnschäden. In der Haltestelle sind tiefe Spurrillen vorhanden.

Im Rahmen der Erneuerung der Haltestelle wird daher die Asphalt-Fahrbahn in der Haltestelle durch Fließbeton ersetzt. Der weitere barrierefreie Ausbau kann zu 90 % gefördert werden und soll entsprechend der Priorisierung (mittlere Dringlichkeit) abgearbeitet werden. Gemäß Priorisierung und aufgrund der begrenzten personellen Ressourcen wird die Verwaltung diese Planung erst in ca. 5 Jahren starten können. Mit der barrierefreien Überplanung wird angestrebt, diese Fahrbahnoberfläche ganz oder weitgehend erhalten zu können.

Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung hat die Vorgehensweise und das Ausbauprogramm zur Herstellung der Barrierefreiheit an Bushaltestellen im aktuellen Nahverkehrsplan dargestellt. Nach den Sommerferien wird im Mobilitätsausschuss über den Sachstand des barrierefreien Ausbaus der Bushaltestellen ausführlich berichtet.

Anlage/n:

Anlage 1: Fotos